

金沢

LRT

だより

LRT とは

- ・ Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。
- ・ 路面電車と郊外鉄道を結ぶ電車を中心とする都市の装置、
- ・ まちのシンボルとして都市計画と連携した、
- ・ 多様な交通モードを統合する次世代公共交通体系をいう。

CONTENTS

巻頭言 谷内昭慶...1

[連載]

- LRT に対する誤解かも 第 6 回
人口減少時代に新たな交通システムは要るのか
宇都宮 浄人...2
- 金沢 LRT 講座 第 11 回
金沢に LRT が必要なわけ 谷内昭慶...4
- 石川線を活かすための Q&A 善光 孝...3
会員のつぶやき...中央公園はどうあるべきか
毛利千香志...7
会員の雑感...「交流拠点都市」が LRT を呼んでいる
毛利千香志...8, 9
活動報告ほか...10



金沢・LRT と暮らしを考える会

[巻頭言]

中央公園の木 伐採に

「少女が抗議の投稿」からみえるもの

金沢・LRT と暮らしを考える会会長 谷内昭慶

2013 年 5 月 1 日に北陸中日新聞 (HP 版) に掲載された、金沢の中二少女の訴え、『“木の悲鳴 少女怒り 中央公園伐採「ショック」”本紙に投書』を読む限り、行政の説明不足とともに、ビジョンなき行政の行為が露呈していると感じました。

「耳すませ 市民と木々が さけんです」。金沢市広坂の中央公園で、大型連休明けから石川県が樹木 45 本の伐採を計画している問題で、市内の中学二年女子生徒 (13) から、街づくり行政そのものに疑問を投げかける投書が 30 日、北陸中日新聞に届いた。地元町会や商店街からは県の姿勢を問いただす動きも出始めた。(街づくり問題取材班)

「どんどん私の知らない街になっていく」。女子生徒の投書はそう書き出され、小学 5 年生の時に写真会で中央公園を描いた際の思い出をつづっている。……(引用)

本会は、こうした経緯を一番懸念しています。本会の「暮らしを考える」というのは、住民にとってできるだけベストな状況、環境を提案したいという想いから、単に「公共交通を考える会」ではなく、「金沢・LRT と暮らしを考える会」と名づけました。「多くの人が支持する民主的手続き」を踏んで物事を進める姿勢が大事であるということです。

その考えの根底には、「政治は暮らしの源泉」「国家は教育と環境によって作られる」「幸せは死生感にあり」という人生観が私にあるからです。これは私が長く環境問題と向き合っ

て得たもので、とりわけ「交通と環境」というテーマに取り組むようになって、LRT を推進していく中で確信を得たものです。ただし、上記はこの紙面で初めて示したことで、会員が共有するものではないのですが、50 年以上の人生からひとつの拠り所に至った“ものさし”です。今では私自身の正義と幸せ感の基準になっています。

だからこそ、パブリックな意見には個別的利益を主張するのではなく、地域にとってどうあるべきかという視点で述べて欲しいし、決定権のある行政 (首長) は短期的で目先の事由だけでなく、ちゃんとビジョンを住民に示し、十分な説明をしてから事に当たって欲しいと願っています。一般住民にはない権限が首長及び行政、そして議員及び議会にあるからです。

行政の対応で、「できないことは山ほど言ってくるが、できることを言ってくれない」ということをよく耳にしますが、人、物、金、情報を自由に調達できるのが行政の立場です。よほど荒唐無稽でない限り、“できない”などという否定的な言葉は、行政から発することはないはず。役所が住民にそれを言うということは、自分にやる気がないか、能力がない現れだと思った方がいいでしょう。ということで、首長の決断だけが行政にとっては必要十分条件となります。



本会は、金沢駅、中央公園、西金沢駅に交通ターミナル機能を分散することで「歩けるまちづくり」「歩いて暮らせるまちづくり」の第一歩と提言。LRT を含めた公共交通網の総合交通ターミナルとして中央公園を位置づけている。

LRT に対する誤解かも

人口減少時代に新たな
交通システムは要るのか

宇都宮 浄人

関西大学教授
日本銀行時代に
金沢支店に勤務

LRT のような良い交通システムがあれば越したことはない。けれども、……そんな思いを抱く人が結構多いのではないのでしょうか。この連載では、けれどもの次に来る思いが、ひょっとすると誤解かもしれない、ということをお話してきました。

けれども、そもそも新しい交通システムは要らない、これからの人口減少時代、あえて投資を行うよりも既存の交通を活かすことのほうが重要だと感じている人はいませんか。

社会インフラの老朽化が進み、そのメンテナンスだけでも大変な時代になると言われています。一方、当面の間、人口減少は避けられず、その結果、公共交通の利用者が減少傾向にあることも事実です。

しかし、人口減少時代だからこそ、いかにして人々を街に取り込み、賑わいを維持するのか、幸せな社会を築いていくかを真剣に考えなければなりません。2015 年、金沢に北陸新幹線が開通します。新幹線によって、金沢市への来訪者が増えれば、人口が減少しても、街の活力は維持できます。

もっとも、新幹線には「ストロー効果」があるとも言われます。もし、金沢の街が来訪者にとって優しい街でなければ、金沢に滞在しなくなるかもしれません。出張で来たビジネスマンは、日帰りで東京に帰るでしょう。金沢出身の若者も、いつでも金沢に帰れるのであれば、親元に住む必要性はなくなります。新幹線は、金沢の活力を吸い取る「ストロー」にもなりかねないのです。

こうした中で、都市間競争に勝ち、住む人を幸せにする交通システムは、わかりやすく、利用しやすく、それでいて高価なものではない、「身の丈にあった」ものでなければなりません。それが、LRT なのです。すでにこの連載でも述べてきたように、バスよりもわかりやすく、道路整備よりも安価で投資効果が高いという特徴を持っています。しかも、LRT は既存のバスや鉄道と競合するものではありません。むしろ今ある交通システム

との結節を高めることによって、利便性が高まります。もし、野町駅で止まっている北陸鉄道がそのまま街中まで乗り入れたらどれだけ便利でしょうか。信頼できる LRT を軸に、地域を循環するコミュニティバスが網の目のようなネットワークを持てば、同じバスを使うのでも、公共交通の利用範囲がぐっと広がるはずです。

このようなネットワークができて、誰でも気軽に出かけるようになれば、高齢者の健康も維持されます。幸い、金沢であれば、街中にはまだまだ魅力があります。美術館でも喫茶店でも、単にお友達に会うのでも、ふらりと街に出ることが大切なのです。そのことは、医療費や介護費の負担軽減につながり、増え続ける社会保障費の大きな節約にもなるのです。さらに、街中の賑わいがあれば、新たなビジネスも生まれます。人も住みます。そうすると、金沢市の固定資産税収も増えます。結果的には街が潤うのです。

人口減少時代だからこそ、冷静に、先を見通して、自分の住む街の将来を考える必要があります。金沢であれば、「まちづくりのツール」として LRT がとても有効な投資になるはずです。



同じホームからバスに乗り換えられる富山ライトレールの岩瀬浜駅。LRT は、既存の交通システムと結節して、公共交通を使いやすくする。

北鉄
石川線を活かすための



当会は、北陸鉄道石川線を金沢市中心部まで延伸し、LRT 化することを提案しています。

路面電車と都市の未来を考える会 RACDA 高岡
金沢・LRT と暮らしを考える会
善光 孝

Q.20 どうすれば石川線の中心地延伸や LRT 化ができるの？

石川線 Q&A もこれで終わりです。最後は、どうすれば石川線が未永く存続でき、さらには中心地までの延伸や LRT（次世代型路面電車）化ができるのか。この点に関して述べたいと思います。

全国には各地に存廃問題を切り抜け、鉄道を存続させた地域（事例）があります。それらは、沿線・地域の住民がみんなで勉強し、考え、地域の足を守る運動を絶え間なく緻密に展開する行動を起こしました。鉄道が必要であると結論づけるなら、私たち自身、住民がそろって意志表示をし続けることです。そして、住民の意志を見定めた行政が各方面と協議を行い、望む結果が得られるというわけです。これは、新しく線路を引いたり延伸をすることにも当てはまります。

これまでお話をしました通り、鉄道によりもたらされる利益は、利用者や沿線住民だけに留まるものではありません。地域や住民、それぞれに広域、広範囲にわたります。必要性を確信するなら、多くの方々が声を上げられればよいと思います。



富山地方鉄道環状線（左上写真）と
えちぜん鉄道（右下写真の左側）
福井鉄道（右下写真の右側）

北陸の路面電車は地域住民が支えています。存続させるだけでなく、さらに便利な乗り物にしようという声を行政が受け止め、地域の貴重な社会資本として「まちづくり」に連動した再生策が練られています。これら北陸の先行事例を参考に、中心部への延伸と LRT 化を行えば、石川線は地域全体に大きな便益をもたらしてくれるでしょう。



金沢 LRT 講座

第 11 回

金沢に LRT が必要なわけ

金沢・LRT と暮らしを考える会 谷内昭慶

LRT 導入は時代の要請

少子高齢化と人口減少に伴う土地利用及び都市経営に関係するからです。法人税や所得税の減収により、広がった市街地を維持するのに 1 人当たりの負担が増えます。給与をアップさせ、消費を促し、税収をあげるなど、お金が回る方策が必要ですが、ある程度人口密度を保つための方策も必要になります。広がってしまった金沢都市圏の市街地をコンパクトにするという方策も一方で進める必要があるからです。

富山市はすでに LRT によるコンパクトシティを目指していますが、そのための LRT なのです。また、バスでは得られないメリットが多くあります。とりわけ土地利用の観点では民間投資がしやすくなります。バス路線があっても簡単に廃線できますから、投資が慎重になりますが、LRT は一旦敷設するとそう簡単に廃線にするわけにはいきませんし、LRT の車両は鉄道仕様なので、定時性とバリアフリーに優れ、乗り心地がいいので、沿線アパートやマンションは人気物件となります。もちろん沿線ではマイカーと違ってドア・ツー・ドアではないので、電停まで行かなければなりませんが、歩くため健康が維持でき、医療費の削減に奏功します。そして、沿線の商圈も歩きまわる人々が増えることによって潤います。バスだから乗車数が上がらないという“ひとつの結果”はそれを物語っています。

住宅街を走るコミュニティバスや市内を巡る周遊バスなど、比較的運行距離が短く小型のバスなら細い道を走れるなど、それなりの需要はありますが、それでも金沢の場合、コミュニティバス（ふらっとバス）は 4 ルー



日常の賑わい風景（実際のフライブルクの中心市街地 / 月曜から金曜日の様子）

トの運用で毎年 1 億円の赤字を出しています。決して採算がとれているわけではないのに、ふらっとバスに関しては採算がとれないから廃線にすべし、という声は上がっていません。

公共事業は、単純に効率性で語るものではなく、B / C を重点に判断されるべきものでもなく、まちの装置として必要だから導入するというのが当然の理です。

中心市街地に人を呼び戻したいとか、新しい住宅街（JT 跡地）をつくるといっても不便で魅力がないなら住みたい

伝統と環境を大事にする意思表示は LRT導入のための課題は

すでにクリアされている

- * 走行空間は導入可能にある (H20~)
- * 金沢の場合、土地買収は必要ない
- * 国の建設補助率がアップされている
(運用面でも補助 民間の支援がし易くなった)

決定権は首長と議会にある。

住民側にも LRT を望む声が必要。

マイカーに頼らないまちづくりにある

金沢・LRTと暮らしを考える会

新幹線開業に頼らない基盤づくりで 新しい時代を創っていくべきである

- * 賑わいを取り戻す (交流人口増)
- * 一時的な新幹線効果を持続させる
(コンベンションの推進、誘致)
- * 定住促進への政策につなげる
(安心で便利な暮らしやすさを提案する)

ための LRT 導入という選択なのである。

金沢・LRTと暮らしを考える会

本会が提案している内容の一部

とは思わないでしょう。LRT が駅間を結んでいる、住宅地の出入り口に LRT の電停が近くにあるというだけで、安心が生まれ、需要が生まれます。商圈は人が集まりやすいところにしか広がりません。交流人口も単に A 点から B 点への移動をスムーズにするだけではその間のエリアも含め減少します。あえて乗り換え地点や待ち時間を設けることで滞留現象がおこり、そのエリアで交流人口が増えるからです。そして自然と人はお店に足を向かわせます。オフィスや幼稚園、学校、病院、図書館など、公共施設が LRT の沿線があれば、バリアフリーに優れていて時間に正確な LRT は日中のビジネスにも使われ、沿線は人出で賑わうことでしょう。

この演出や効果を路線バスでは得られないので、私たちは LRT を提案しているのです。ガラスドーム地下広場で展示していると、未だに香林坊に行くバスは？ と聞かれます。ほとんどの路線バスは香林坊を通るのに、それが理解されていないからです。

観光客にとっては目的地が明確で 10 分間隔の運用で運賃が安いということから、まちバスとシャトルバスの連携運用は大人気です。地元民にとっても安くて便利ということで利用者が多いようです。とにかく分かりやすいという点が大きな魅力です。複雑になっている路線バスにそれを求めるには無理があります。だからこそ、上記の要件を満たしてくれる LRT が必要だと考えています。

LRT 導入はまちを元気にするため——地域にとっての公共事業 (社会資本整備の一環)

まちは出歩く人たちによって賑わいが得られます。地元民はもちろんのこと、観光という産業があれば、観光客もまちを散策します。

しかし、今の金沢都市圏では出歩くというには、あまりにもコストが高くつき、公共交通網の不備で思うようにまち中を歩き回ったり、移動することができません。タクシーがマイカーを使うことしかないのです。最近、行政が自転車利用を推進していますが、自転車路の整備が間に合っていないことから、安心・安全な自転車利用という点では不安があります。自転車は車と離し、LRT との組み合わせでマッチする方策です。金沢市街地の道路環境では、車の通行をフリーにして自転車を活用するには、危険過ぎます。

日曜祝日には金沢の中心市街地の車線数の少ない道路環境で、駐車場に入るために待機するマイカーの列が一車線をふさぎ、道路環境はさらに悪化しています。

県も金沢市も “もてなし” を推奨しているのに、何故、移動そのものにもてなしの配慮がないのでしょうか。もてなしの視点が本末転倒になっているように感じます。

出歩きやすい環境整備が進めば、民間の投資が高まり、出歩く人々も増えることは LRT 先進国や先進都市で明らかになっています。お隣の富山市はまさにそれを証明しているところです。マイカーによるドア・ツー・ドアのライフスタイルより、電停や停留所まで歩くことの多い大都市に住む人々の方が医療費削減に貢献しています。

LRT はバスの単なる代替交通ではないということを理解してください。昨年度から始まった三市一町による北



鉄・石川線への公的支援（昨年度 4.4 億円） 今後も含め総額 20 億円が当てられます。これが乗車数の伸びに貢献するものではないくらい分かっての支援ですが、本当に今のままでいいのでしょうか。鉄道を再評価し、新しい交通網に再構築（LRT 化）してこそその利用促進だと考えますが、是非、できるだけ多くの人から喜ばれるもてなしを提供してもらいたいと思っています。

本会が提案している内容の一部

暮らし一口メモ

「誘致問題」の大小を間違えていないか...

前回、競輪の場外車券売場よりも「コストコ」のほうが、比較にならぬほど将来に禍根を残す誘致対象であるとした。その誘致計画に、都市圏全域にわたる長期的な展望が欠けていると思われたからだ。

このような問題意識は各地で芽生えており、例えば、「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の藻谷浩介氏（日本総合研究所）の提言の中にもみられる。

「全国の都道府県で、バブル以降、お店の売り場面積が増えた県は、第 1 位が香川県、第 2 位が石川県である。石川県は売り場面積が約 1.6 倍になったが、売上げはほとんど増えていない。著しい商業崩壊が起こっている可能性がある。……関東の周辺都市のようになることを金沢が目指しているのかと疑問を感じる。……自動車への依存度が増大し、私鉄経営が成り立たなくなりつつあるが、このことをまずいとする財界人も少ないのではないかと。……金沢の場合、周辺自治体との広域的な連携も重要である。2 つの私鉄（石川線や浅野川線）を守るためには、沿線自治体との連携も必要となる。金沢都市圏の郊外化は、周辺の自治体で起きている。県が主導してやらないのであれば、金沢市がリーダーシップを発揮するしかないのではないだろうか。」

客観的にみた公正な指摘だと思う。これを踏まえれば、結論として、こう予測していいのではないかと。25 年後に確実にコストコは石川県にない。コストコが残したものはといえば、巨大な廃墟と荒廃した土地、地元商業資本の「崩壊」、そして、車社会化に拍車が掛かった結果としての石川線の廃止であった、と。

そんな無惨なことにならないよう、金沢都市圏の要職にある方々、とりわけ愛郷心を抱く政治家の方には幅広い意見に耳を傾け、長期を見据えた対応をしてほしい。折しも、新幹線による関東からの誘客が叫ばれている。その一方で、「関東の周辺都市」のと同じ商業施設をさらに一つ加える必要があるのかどうか。それより、地産地消の担い手として地場の中小スーパーを市民と共に育てるなら、それは 50 年後にも健在でありうる。要するに、立派な道路ができ、広い土地があっても、「お店の売り場面積」がすでに適正規模を超えている以上、あえて開発しないという選択にも十分な理があるのである。

コストコ以外にも、小矢部市により「本州日本海側初」のアウトレットモールが誘致される。地元の商店街は、次々とやってくる「黒船」を傍観しているわけにはいくまい。というのも、ただでさえ、地方都市の良さであった温もりある商店街が今や大都市の駅前の魅力になり、大都市の醜さであったロードサイドの無機質な商業空間がとうに地方都市を特徴づける光景になってしまっているのだから。（毛利）

会員のつぶやき

中央公園はどうあるべきか

中央公園を改修する石川県の事業について、足元を良くする整備の一環として、一部の樹木を伐採することが報じられた。これを受け、環境保護を訴える市民が伐採反対の声を上げた。木に感情を読み取るアニミズムめいた論拠はともかく、せっかく育った大木を伐るなど叫ぶのは、素朴な気持ちとしては理解できる。

しかし、環境には自然環境だけでなく、人間にとっての社会環境もある。現在の中央公園が、都心のど真ん中にあるわりには閑散とし、やや陰気な感じがするのは否めない。といて、イベントの開催によって一時的に盛り上げて、その効果はおおよそその日限りで終わることは、これまでの経験から明らかである。

とすれば、中央公園の活用のあり方は、広く「まちづくり」全体の中に位置づけて考えねばならないであろう。仮に、われわれが主張する公共交通の抜本的再編、それに伴う LRT の導入を具体的に検討するなら、中央公園が LRT の（バスと共通の総合）ターミナルの有力な候補地となる。市内交通の拠点は市内中央が最もふさわしいからだ。だいたい、北陸の中核機能を担う金沢ほどの都市が、中心部にバスターミナルをもたないのがおかしいのだ。であるなら、大和デパートの地下食品売り場と連結し、かつ、四校記念館のレトロな建物と調和する優雅で上品な装いのターミナルを設置し、中心市街地の賑わいと市民の交流を生み出す拠点として活用してはどうだろうか。一帯は、（近郊でとれる農産物や雑貨の）常設の市場やオープンカフェなどを併設する、乗降客でもある市民の憩いの広場として新たに整備し直せばいいのである。

いま、広坂近辺に求められているのは、これ以上の緑や空でなく、なんといっても人、人、人である。中央公園の地は、いつまでも「大和の裏」と呼ばれ続けていてはいけぬ。本来なら、そこから中心街へと人の流れを生み出す、活気溢れる表玄関でなければならないはずである。

そもそも木々などの（都市内の）自然は、そのものが重要なだけでなく、時代の状況に応じて、人間の社会活動にとってそれがどんな意味をもつのかによって、その重要な度合いは変わってくるのである。ターミナルを行き交う何千もの人々が、「金沢城公園」の景観を日々目にするようになれば、あの広々とした緑の空間は今よりずっと生きてくるであろう。見慣れることによって生まれる愛着が、わが街への誇りの感情をも生むだろう。もちろん、その空間を分断するかたちで道路や駅をつくるのは論外だ。しかし、繁華街の一角を占める大和という商業施設のすぐ隣の緑は、場合によっては、人間の社会生活、経済活動のために必要最少の限度において縮小することもやむを得ないと考えて、別段、不都合はないのではないだろうか。それがために「緑の都心」という周囲のイメージが崩れるとは思われない。

市内の公共交通は、延々と不便さを指摘され続けながら、未だに抜本的改善がされていない。結果、車社会の進行にブレーキがかからず、免許なしの生活は難渋を強いられている。買い物難民が発生し、旧城下町の由緒ある地区でさえ限界集落に近い惨状を呈している。20 年後、50 年後を見通せば、このような社会環境の劣悪さについてこそ、市民がもっと告発の声を上げるべきだと思う。自然環境についても、無秩序に流入する車が吐き出す排気ガスによる空気の汚染、生態系への影響がもっと問題視されてしかるべきだろう。

現在、金沢市が「新たな都市像」を具体化するための議論を進めている。中央公園は、活用の次第によって都市のあり方を大きく変える市民（県民）の財産なのだから、その結論が出るまで工事の着手を待ってもよかったのではないかな。いずれにせよ、この伐採論争を、「イベント」対「木」のような感情論や政治的な思惑に埋もれさせず、金沢の将来像をめぐる建設的な議論に発展させていくべきである。まずは試みに、LRT の導入とともに、中央公園の交通ターミナルとしての整備を提案しておきたい。（毛利千香志）



会員の雑感...LRT 導入は都市像の帰結なり

「交流拠点都市」が LRT を呼んでいる

毛利千香志



「前提」の考察

金沢市の「新たな都市像」をまとめた報告書、『世界の「交流拠点都市金沢」をめざして』（本連載 のみ「 」内はすべて本報告書からの引用）には、「新たな価値の創造」が繰り返し謳われている。“チェンジ”が文句なしに称讃されるご時世なので、「新たな」が頻出するのに不思議はない。しかし、「新たなコミュニティの形成」には注意が必要だと思う。

そもそもコミュニティとは共同体を意味し、特定の地域にて徐々に“自生”してきた有機的な人間関係の集合体をいう。つまりそれは、歴史的に醸成され、持続的に成長してゆく「ふるさと」なのであり、新たに合理的に“設計”されるものではない。共同体は、形成するというより、家庭や学校、職場や酒場といった具体的な“場”における住民同士の相互扶助の精神によって“継承”するものである。だから、住民にとってまず大事なのは、「世界」でなく身近な「地域」なのである。

さて、報告書は交流のために市民の「自立」を求めている。では、どんな基盤の上に自らの力で立てばよいのか。それはもちろん共同体であり、共同体が歴史的に培ってきた道徳や慣習、文化や風土である。つまり、基本的には、自立する市民は共同体に「定住」していなければならない。交流する主体が市民である以上、市民の定住あってこそその「交流」なのだ。よって、老若のバランスを図りつつ居住者を増やし、かつ、地域内の「世代間の交流」を着実に深めていく。その交流の質が魅力的ならば、コミュニティの内外にわたる交流の量はおのずと増える。そのような脈絡で考えねばならない。

「グローバル社会」と「新幹線時代」は否応なく交流を促す。しかし、世界の「新たな秩序」は未だ見えず、新幹線には負の効果もある。ならば金沢は、老人が“漂流”せず、若者が“流出”しないように、歴史感覚が根づく“古き良き”コミュニティを“再現”するための努力をすべきだ。それこそが「国内外との交流」の「前提」となるのである。

「方針」の結論

とはいえ、どんな地域も避けて通れぬ近代化が、各地の共同体を破壊し、大都市への人の移住を加速させてきたのは事実だ。そうである以上、「城下町」金沢にとって喫緊の課題は、近代化を歴史の秩序に従わせ、「まちの求心力」を「郷土の歴史」に探ることによって、「人・モノ・情報」の流れに落ち着きを与えることではないか。そのためにこそ、LRT（新型路面電車）の速やかな導入を提案したい。

近代化の弊害は車社会として如実に表れる。現に、市電の廃止後、歯止めなきモータリゼーションが、金沢らしい、しつとりした「独特の佇まい」の破壊を助長してきた。これに対し、「総合的な交通体系の確立」のための「新しい交通システム」としての LRT は、「交通ネットワーク」の軸になるのみならず、「まちの個性である歴史や伝統、学術、文化」を活かしつつ「持続的な発展」をもたらすための礎となるものである。

その理由として、一つに、LRT は「魅力づくり」に役立つ。LRT それ自体が魅力的な乗り物であるとともに、その外装や機能に「デザインや ICT」の創意工夫を凝らし、内装に「クラフト」を存分に活用することで、「魅力と品格」を演出できる。LRT が「MICE の受入体制」に資するのはいうまでもない。

二つに、「品格と機能性」を両立させる「まちづくり」の核となる。「市街地の拡大を行わず、商業施設や公共施設等の立地を誘導する」には、「公共交通を優先した歩行者中心の交通政策」が必須であり、バスにその任をすべて負わずには無理がある。「駅西新都心」と「金沢駅から香林坊、片町に至る都心軸」を結び公共交通は現在、バスしかない。しかも金沢駅を迂回するため時間がかかる。LRT を、金沢港から金沢駅の地下を経て都心軸まで通せば、市民に加え、「クルーズ船」の観光客や新幹線のビジネス客にも喜ばれよう。また、都心軸から北鉄石川線に直通させれば、その存廃問題が解決し、かつ、都市圏内の交流が活発になる。さらに、行政が整備する LRT という都市基盤が、その上に自立する“企業市民”に投資の「チャンス」を提供する。例えば、金沢港に“海と船と夕陽の見えるおしゃれなレストラン”をつくり、かっこいいトラムとの相性の良さを新市街の「新たな魅力」にしてくれるだろう。

三つに、「ものづくり」の側面支援として、日本海から白山麓までを貫く LRT の路線は、「人的ネットワーク」の構築、「コミュニティ・ビジネスの創業」、「企業の誘致」、「就業機会の拡大」に力を発揮する。四つに、教育や福祉を主とする「ひとづくり」において、ベビーカーや車椅子にやさしいバリアフリーの LRT の車両は、年齢や境遇の異なる様々な人で賑わい、「豊かな人間性」を養う社会教育の場となる。

五つに、CO₂ の排出の少ない LRT は「スマートシティ」にふさわしく、「環境づくり」の一環となる。六つに、「障害のある人の自立を促すため」の「外出支援」として、また、「生活習慣病の発症予防や重症化予防の取り組み」として、「健やかな」くらしづくり」に寄与する。そして七つに、地域コミュニティの「絆づくり」を助ける LRT は、「コンパクトな都市機能の集積」を通じて「人口構造の変化」に対応し、「公共事業費規模の適正化」と「財政の健全性」に寄与するだろう。

こうしてみると、一つに、「新たな都市像」といいつつも、個々の項目を概観すれば、そのほとんどが従来の施策の高度化であること、二つに、その多くについて、すでに企画されている LRT が成否の鍵を握っていることがわかる。まさに、「新たな都市像」が、旧来の LRT 構想の実現をほぼ論理必然的に要請しているのである。ならば、善は急げで、新幹線の開通を待つ必要はない。官民の積極的な交流のもと、「更なる高み」をめざし、さっそく一歩を踏み出そうではないか。

「交流拠点都市」が LRT を呼んでいる

毛利千香志



「学都」の人文思想はいずこ？

作家の五木寛之氏は「文系の発想」を説き、「今は文化的な仕事もほとんどエンジニアがやっている。何か理系の人の実用的な考え方だけで作られているんじゃないか、という気がして仕方がない。」と述べている（北國新聞 2013 年 1 月 1 日第 2 部）。確かにそう思う。

とりわけ「まちづくり」において障害になりうるのは、エンジニアによる設計思想である。社会主義や軍事独裁の政権の手になる人工都市の不気味さを例に挙げるまでもない。イスラエルの「新たな共同体」であるキブツも、理想の平等社会を建設せんとした実験の産物である。これが、「歴史・伝統・学術・文化」を掲げる金沢の「らしさ」にとって危険なのは明白だ。デザイナーが鉛筆をなめなめ図面に道路や施設を配していくような、物語なき都市設計は、五百年もの時間をかけて少しずつ育まれた「文化都市」金沢の沿革に合わない。

卑近な例だが、日銀金沢支店は長らく香林坊にある。金融機関が付近に一極集中していた時代ならともかく、機能的に考えれば、現在、それがそこに位置する必然はない。むしろ、広い駐車場を確保できる駅西新都心に移転し、ガラス張りの近代的なビルに建て替えたほうが経済的にも美的にも優れているのかもしれない。しかし、現在の建築がよほど周囲の景観と調和しないなどの不都合のない限り、日銀は今の場所に今の重厚な姿のままであるのがよいと思う。なぜなら、金沢の都心が北陸の経済活動の心臓部であることを象徴してくれているから。かつて、金沢大学の正門であった石川門（「白門」）が見事に「学都」を象徴していたように。建築物といえども「文化」の産物なのであり、文化とは「象徴の体系」なのである。

城下町の文化を誇る金沢は、まちづくりにおいて、もっと文系の知見を参照すべきだと思う。都市民俗学の小林忠雄教授（北陸大学）は、「文化的景観」の価値に触れ、「金沢のすべての伝統的文化を支えるには、技術や生活様式を継承する母体、工芸品や芸能の数々を使いこなす場など、いわば舞台装置となる都市生活全体をまるごと保全するしかないのではないか。」という（北陸中日新聞の連載「金沢らしさって何？」第 52 回。傍点は筆者）。至極もっともだ。金沢市民はこれまで、有形の歴史的建造物の復元と伝統的文化の保全とを同一視することを以て、自らの生活様式における近代合理主義への迎合の隠れ蓑としてきたのではなからうか。伝統的文化が宿す無形の歴史的英知を復活させ、日常生活に応用すること、いわば人文復興運動を十分には行ってこなかったのではなからうか。

その象徴的な実例が、車社会への寛容とマイカーへの依存である。路面電車（市電）全廃の未練のなさ、LRT（新型路面電車）導入の逡巡の多さ、そこに、伝統的文化に対する金沢市民の責任意識のありようが窺われよう。

「歴史都市」の面目躍如はいつ？

市電廃止の経緯には特に留意すべき点がある。当時の政策責任者は、バスの積極的な選択とモータリゼーションの能動的な推進とを決して意図していなかったということだ。それが証拠にバスは「代行バス」と呼ばれ、市電廃止翌年の 1968 年にはすでに地下鉄の整備計画が立案されているのである。

また、1974 年頃には「一人乗りマイカー」の規制が盛んに論じられた。運送効率が悪く、道路の面積を徒に占有してしまうからだ。規制論に対し、「車両使用权の侵害」を理由に反対する者があり、結局は今日の交通政策に引き継がれる常套句、すなわち「時期尚早」の一言で規制案は却下された。

規制が難しいなら、マイカーの代替装置への「誘導」が考えられる。そこで、割高の地下鉄に代わり、1980 年には新交通システムの導入の検討が始まった。1998 年に LRT とガイドウェイバスに候補が絞られ、なかでも LRT 案が有力になった。ところが、現在と違い、当時は技術および予算の壁が厚く、導入は一旦見送られ、そのまま今日に至っている。

一方、外に目を向ければ、先陣を切って隣県の富山市が LRT を採用した。これにつき、既存の鉄道施設の転換にすぎないから金沢の参考にはならないと説く者がいる。しかし金沢にも、わずか 46 年前には旧城下町を縦横に走る市電があったのだ。市街地を電車と徒歩で回遊していた人々の経験は、記憶として心に刻まれ、歴史の知恵となって残っている。

さらに遠方をみれば、本年、宇都宮市が LRT の事業化に本格的に着手した。路面電車の経験も記憶もない都市である。非震災都市である金沢とは事情が違うというのなら、ヨーロッパにまで視野を広げればよい。彼の地の歴史都市にあって復活された路面電車は、古くからある狭い街路を悠々と走っている。モータリゼーションから都市の品格と生活の平穏を守り、「都市生活全体」を「舞台装置」となす試みである。

金沢市は「交流」を都市像の看板に掲げた。しかし実際は、建造物の復元に伝統精神の継承の努力を委ねる市民のように、外界に接する「拠点」としての金沢駅と金沢港の機能に政策の重心を預け、以て足れりとしている憾がある。というのも、人の「交流」を内側から生む新交通システムは前面に出ていないからだ。そもそも駅西の開発も県庁の移転も、新交通システムによる東西ないし新旧の市街地の一体化とセットで考えられたのではなかったか。なぜ肝心の動脈ないし背骨を通さないのか、実用的に考えて理解に苦しむ。象徴的に考えても、市民の絆を表すレールや、来街者の目に「おもてなし」と映るであろうトラムを街の舞台に乗せない理由がわからない。

ともかく、金沢市民にはツキがある。積極投資の気運の高まるこの時期に、「新たな都市像」を具体化する「重点戦略計画」を策定できるからだ。歴史の英知を活かし、文系と理系の知恵を合わせ、「金沢百年の計」を立てようではないか。

活動報告

(2013 年 4 月以降)

[展示]

4 月 22 日 ~ 25 日

5 月 14 日 ~ 20 日

* 金沢駅もてなしドーム地下広場にて毎月、不定期に開催。原則、無人。

[展示予定]

6 月 3 日 ~ 6 日

* 平成 20 年 8 月から毎月不定期ですが、無人の展示を行っています。

[例会]

4 月 20 日、5 月 18 日 (いずれも午後 1 時 ~ 5 時)

* あいむ会議室 (香林坊ラモダ 7 階) にて。

[例会予定]

6 月 15 日、7 月 20 日 (いずれも午後 1 時 ~ 5 時)

* あいむ会議室 (香林坊ラモダ 7 階) にて。

[出前講座]

5 月 1 日、自民党金沢支部青年部主催の研修会にて。

テーマ:『LRT (次世代型路面電車システム) 導入で金沢の市街地活性化と魅力ある街づくり』



恒例の展示 (もてなしドーム地下広場)

編集後記

LRT の推進論は、考え方によっては一種の文化運動であります。特に「歴史・伝統・学術・文化」の 4 点セットを誇る金沢では、技術論、経済論の次元でいくら細かい議論を重ねても、LRT の位置づけは明確になりません。逆に、市民意識にまで立ち入って 4 点セットの内実を問うてみる努力が並行してなされねば、市民の合意形成が最大の課題となる LRT の導入など覚束ないでしょう。思いますに、市民にとって、非文化的な車社会を憂えるのは愛郷心の発露であり、それを伝えるにあたって異なる意見に真摯に応ずるのが公共心の発揮なのではないでしょうか。ですから、LRT を切望する意思を強く表明しつつも、LRT くらいは 4 点セットとの関係で相対化して語ってみせる度量も欠かせません。こうした自覚的な表現活動を粘り強く続ける遠い先に、おしゃれなトラムが広坂あたりをゆったり走る姿がありありと想像されるのです。(M)

お知らせ

勉強会 & 出前講座、やります！

お求めに応じて随時出前講座 (勉強会) を行っています。日程、場所、費用などについてご相談に応じます。下記の問い合わせ先までお気軽にご連絡ください。

当会の提案、当誌の内容についてのご意見、ご感想も下記連絡先までお寄せください。

会員の募集

当会は LRT の導入を提唱するとともに、それと一体となったまちづくりのあり方についても考え、話し合っています。自由闊達な雰囲気、どなたでも気軽に参加できます。特別な知識は何も必要ありません。是非一緒に活動しませんか。(年会費は 2,000 円です)

寄付のお願い

当会は、2003 年から何の後ろ盾もなく任意団体として活動を始めました。活動の資金はもっぱら会費と寄付に頼るだけなので、大きなことはほとんどできません。現状、行政の計画にないことを提案しているので、助成などの支援が受けられません。

本会の提案を行政の机上に挙げるためにも多くの住民の声が必要です。合意形成、住民合意が阻んでいるからです。住民からの要望が少ないと判断されると行政は取り扱わなくともいいからです。しかし、議会でも質問が出されたことを考えると、当然、全市的検討を開始してもいい事案のはずですが、議論は平成 10 年で止まったままになっています。

* 寄付の郵便振替口座は、金沢コミュニティ基金

00760-3-93237

金沢・LRT と暮らしを考える会会報

金沢 LRT だより 第 11 号

2013 年 5 月 24 日発行 (隔月刊)

* バックナンバーは下記 URL からご覧いただけます。

〒920-1161 金沢市鈴見台 4-2-22

TEL : 076-264-3098

URL : <http://kanazwalrt.konjiki.jp/>

E-mail : yadp@pro.email.ne.jp

